

Rob Slotemaker de legende



ROB SLOTEMAKER DE LEGENDE

Rob Slotemaker is voor nog opmerkelijk veel (ook jongere) mensen een begrip, alhoewel hij reeds op 16 september 1979 op vijftigjarige leeftijd in het harnas, tijdens een race op het circuit van Zandvoort, is overleden.

Toch is er inmiddels een generatie opgegroeid wie de naam nauwelijks of niets zegt. Het speelde allemaal voor hun tijd.

Daarom is het goed, niet alleen voor deze laatste categorie, maar ook voor de mensen die slechts zijn naam en wellicht vagelijk ook enkele details van zijn reputatie en levensloop kennen het verhaal van deze legendarische man nog eens op te halen.

Rob was een huisvriend van me. Daarom was het mij een eer dat de huidige directeur van de antislipschool, Gerard van Oers, mij verzocht dit boekje samen te stellen.

De legende moet voortleven.

Nico de Jong
oud hoofdredacteur van Autovisie



Piloot sergeant Rob: het begon allemaal op een bevroren startbaan.

Rob Slotemaker werd op 23 juni 1929 in Batavia, het huidige Jakarta, geboren. Na een gelukkige eerste jeugd brak de oorlog met Japan uit en werd het gezin Slotemaker (vader, moeder, enige zoon Rob en enige dochter Pauline) uiteen gerukt en in kampen ondergebracht. Nadat de oorlog was afgelopen keerden de Slotemakers als zovelen met spoed terug naar Nederland. Daar volgde Rob niet zonder velerlei strubbelingen de middelbare school, eerst Gymnasium en daarna HBS, zonder een van beide met een examen af te sluiten, zo gebiedt de eerlijkheid te memoreren. Zijn vader was rechter in Den Haag. In de familie was het traditie dat ook de oudste zoon de rechterlijke macht zou gaan dienen, maar die weg bleek dus onbegaanbaar. En dat was maar goed ook, want als ooit iemand

lak heeft gehad aan wetten en regels, was het Slotemaker junior wel. Eén van zijn gevleugelde uitspraken was zijn hele leven: *"het màg niet, maar het kàn wel!"*, welke wijsheid hij vervolgens subiet in praktijk placht te brengen.
Niet altijd even legaal dus...

VLIEGEN

Vliegen, dat wilde hij en meldde zich bij de Koninklijke Luchtmacht. Leste 25 uur in Woensdrecht op de Tiger Moth en werd vervolgens naar Amerika gezonden om zijn opleiding tot straaljagerpiloot af te maken. En het was daar, dat hij na zeventig solo vlieguren voor het eerst een autostuur in handen kreeg toen hij zich voor driehonderd dollar een zeer bejaarde Buick aanschafte, waarmee hij na korte tijd verschrikkelijk de bocht uit vloog. En zelf ongedeerd bleef, zoals zo vele keren later. Naast het uitvoeren van gewaagde stunts met vliegtuigen, waarmee hij in korte tijd een forse faam had opgebouwd bij zijn medeleerlingen en (meer nog) zijn instructeurs, stuntte hij voort op vier wielen.

Dat klinkt nogal wild en niet ontkend mag worden dat Rob al vroeg een belhamel was en dat ook zijn hele verdere leven is gebleven, maar er school overweging achter zijn gedrag. In latere jaren legde hij uit, wanneer er kritiek losbrak als weer eens één van zijn (vele) pupillen van de baan was gevlogen, dat als je de grenzen van je capaciteiten niet durft te overschrijden, je ook nooit zult weten waar ze liggen en je ook nooit een succesvol coureur (of piloot) zult kunnen worden.

Na voltooide opleiding keerde hij terug naar Nederland en werd van een officiersrang (die was in de VS gebruikelijk voor aanstaande piloten) teruggezet tot sergeant, iets wat hem zijn hele leven heeft dwars gezeten. Maar zo waren de regels.
Die rang is hem nog eens opgebroken. Eens sprak hij met een lief vriendinnetje af, dat hij uiterst laag over haar woning in Den Haag zou vliegen. Als Rob iets beloofde, deed hij het ook en laag is dan ècht laag. Het is een wonder dat de Haagse schoorstenen zijn blijven staan en in de buurt begon een zwangere vrouw van de schrik spontaan te bevallen. Omdat het allemaal heel onverwachts gebeurde en dus niemand de registraties van het toestel had kunnen waarnemen, kon niet worden aangetoond dat Rob het was geweest, maar onderzoek leerde, dat op dat tijdstip slechts vier vliegtuigen in de lucht waren geweest, waarvan er drie gevlogen werden door een officier en die doen zoiets natuurlijk (?) niet. Maar er kon niets worden bewezen. Toen hij echter vrij kort daarna met een Piper Cub een beetje stuntte boven (maar niet ècht hóóg erboven...) de Autoschool in Apeldoorn, werd zijn registratienummer wel genoteerd. Hetgeen tot de onvermijdelijke, onheuse doch niet onjuiste slotsom leidde, dat het boven Den Haag dus ook die sergeant wel moest zijn geweest. Enig logies in de Militaire Penitentiaire Inrichting te Nieuwersluis was het onaangename gevolg...



In zijn eerste Rally Monte Carlo in 1956 bracht Slotemaker met voormalig kostschoolvriendje Erik de Stoppelaar tot veler verwondering de Ford Zephyr aan de finish.

De antislipschool begon in 1957 op een doodlopend stukje weg tegen het circuit van Zandvoort aan met wat oude Fords en een Kevertje. Die mooie auto op de voorgrond? Een Ferrari 250.



Niet altijd liep het even prettig op de slipschool in die beginjaren.



Inmiddels had (snel) autorijden zijn onverdeelde belangstelling gekregen en in 1954 reed hij zijn eerste Rallye Monte Carlo met een oud schoolvriendje en diens Ford Zephyr (niet direct de eerste keus voor zo'n wedstrijd) waar hij zich tot ieders maar ook eigener verbazing nog mee klasseerde ook. In hetzelfde jaar ook reed hij zijn eerste race op Zandvoort met de DKW 3=6 die hij inmiddels voor dagelijks gebruik had en werd zowaar meteen tweede. *"Niks prepareren of zo, gewoon over de weg naar het circuit, nummers er op plakken en racen met dat ding"*. Het begin van een autosportcarrière die een verder leven lang zou duren.

BEHEERST SLIPPEN

In een strenge winter in de vroege jaren vijftig waren de startbanen in Volkel zo stijf bevroren, dat vliegen drie weken lang niet mogelijk was en de piloten zich stierlijk zaten te vervelen achter de warme kachel. Clown Rob zou zijn collega's wel eens gaan vermaken door met zijn oude auto die ijsvlakten op te gaan. Hij ging als een dwaas in het rond, maar tijdens dit gespeel begon hij te ontdekken, dat er enige wetmatigheid in al dat glijden zat en begon hij te werken aan het corrigeren ervan. Zo leerde hij zichzelf opzettelijk een 180 of 360 graden slip in te zetten om de



auto te vertragen omdat die anders dreigde om te slaan. Stap voor stap kreeg hij het allemaal onder de knie, dag na dag (want als iemand kon doorzetten dan was het Sloot wel) oefende hij op het ijs en uiteindelijk kende hij alle mogelijkheden en grenzen.

Waarna de dag aanbrak dat zijn contract ten einde kwam. Zowel Slotemaker als de luchtmacht wenste het niet te continueren. Niemand zal ooit weten wie van de twee het gelukkigst is geweest...
En Rob ging zijn nieuw geleerde vaardigheden te gelde maken. Op een ongebruikt stukje asfalt, ooit bedoeld als uitloopstrook bij Tunnel Oost op het circuit van Zandvoort maar als zodanig nooit ingezet, begon hij in 1957 letterlijk zonder een cent op zak Slotemakers Antislipschool.

Om en passant niet van de honger dood te gaan had hij een regeling getroffen met de plaatselijke Chinees: voor vijftien gulden kreeg hij een bonnenboekje met 100 biljetjes van een fietsenstalling: elk bonnetje was geldig voor één nasi rames...

School was een weidse naam voor een stukje zeepachtige gladdigheid (hij zei tenminste dat het zeep was, maar iedereen wist dat het afgewerkte olie betrof) dat was afgezet met een dikke strook aan flarden gesneden autobinnenbanden, waarachter een laag oude buitenbanden. Benevens een drietal uiterst bejaarde rood gespoten Amerikaanse Fords plus een aftandse Kever en een oud caravannetje, dat als leslokaal voor de theorie diende. Een bescheiden begin, dat evenwel tot onmiddellijk succes heeft geleid. Temeer omdat hij zo slim was geweest

Tulpenrally 1960 met Ron Crellin.





De Tulpenrally van 1959 samen met motortuner en latere contrabasbouwer Henk van Zalinge leverde een 38e plaats in het algemeen klassement op.



De laatste proef van de Tulpenrally was in die vervlogen tijden altijd op het circuit van Zandvoort, tegen de normale rijrichting in. Nummer 14 is Rob: met die witte Triumph met zwarte kap.



TR '62 met Frits Honhof.

Tulpenrally 1963, weer met Honhof.



meteen maar een stapeltje indrukwekkende diploma's te laten drukken, zijn cursisten bloedserieus nam, per saldo altijd een heel beminnelijk mens is geweest en niet in de laatste plaats door zijn ongeëvenaarde talent de pers voor zich te winnen.

De cursisten waren onder de indruk van de kwaliteit van het gebodene en getuigden daar ook van. Twee van de schilderachtigste stukjes proza: *"Hij overwint de slip, zoals de toreador een woedende stier, met vakkennis en nuchtere moed."* En wat dacht u hier van: *"Gisteren had het slecht met me kunnen aflopen als ik niet op uw cursus was geweest. De dood loerde op me, maar ik won de partij!"*

AUTORENSPORTSCHOOL

Veel van zijn eerste antislipklanten kwamen uit de door hem zo beminde en bedreven autosport en al spoedig ontstond het idee om uitgaand van het antislip gebeuren ook op het circuit instructie te gaan geven in (veelal immers verwante) rijtechnieken. Samen met Henk van Zalinge, de bekende motortuner en coureur (en later bouwer van revolutionaire en wereldberoemde contrabassen) uit Bussum, werd met bekwame spoed in 1958 de Autorensportschool Zandvoort opgericht en ook hier kwam het succes snel en eigenlijk best voorspelbaar. Temeer ook omdat zowel Rob als Henk uitstekende ambassadeurs voor de autosport waren die zowel in race- als rallytechniek van niemand iets hoefden te leren.
Als er sneeuw lag op het circuit kon je Rob geen groter lol doen dan hem te vragen of je een paar rondjes met hem mee het circuit op mocht. Dan demonstreerde hij zijn fenomenale wagenbeheersing. Dan ging je het hele rechte stuk dwars om pas vlak voor de Tarzanbocht weer een beetje recht te komen.

En hàrd dat zoiets ging! En als hij merkte dat je het echt leuk vond wist hij van geen ophouden. Zei: *"nou heb ik ongeveer het hele circuit schuin naar rechts gereden, zullen we nog een rondje links dwars?"*

De man is gedurende zijn hele leven een ontelbaar aantal malen gecrasht. En altijd weer wist hij te overleven door zijn enorm ontwikkelde wagenbeheersing. In kleine kring was zijn bijnaam dan ook *Lucky.* Toen hij in zijn latere jaren een (heel klein) beetje minder hard ging, hoopte hij steevast op regen. *"Dan kan ik ook met minder snelle auto's (snelheid is geld nietwaar en zoveel geld heb ik nou ook weer niet) sneller zijn dan anderen met veel meer vermogen".*

Hij had er trouwens plezier in zich armlastiger voor te doen dan hij was. Hield vele jaren vol dat hij voor elke cursist van zijn slipschool er zeven gulden bij moest leggen. Nam zich steevast voor dat voor volgend jaar tot een rijksdaalder te beperken.

Maar je hoefde echt geen medelijden met hem te hebben. Toen Steve McQueen zijn befaamde film op Le Mans ging

Met Formule 3 Cooper in 1964 in Monaco.



draaien, vroeg hij figuranten die een auto achterstevoren konden zetten. Rob ging, keek en bedacht dat hij het anders dan de anderen zou moeten doen om de baan te krijgen. Reed veel harder dan de voorgeschreven snelheid, maakte geen 180 graden slip, maar een exemplaar van 360 graden, gevolgd door een "honderdtachtigje" en kwam onschuldig terug rijden met de vraag of het zo naar wens was geweest? Onnodig te zeggen dat hij de job kreeg. Het linkste was het besturen van de camerawagen (op race-snelheid!) want dat was een Ford GT 40 met afgezaagd dak. Door dat ontbrekende stuk verstijvende carrosserie was dat ding zo slap dat het amper op de weg was te houden.

Steve was door andere filmbesognes nogal vaak elders op pad en dan kregen de figuranten gewoon doorbetaald, al deden ze geen spat. Dat kon in geldelijk opzicht flink oplopen en Rob, die gek was op contant geld, reed dan terug naar Nederland altijd even langs bij een bank in Luxemburg want daar hadden ze een bankgeheim. Op een keer echter was zijn trek in Indonesisch eten (hij was vaste klant bij Hilda in Heemstede en Sama Sebo in Amsterdam) zo verschrikkelijk groot dat hij in een ruk door reed naar Zandvoort, zijn weekendtas met biljetjes onder de kapstok wierp en zich onverwijld naar de nasibron repte om bij thuiskomst geen tas met geld meer terug te vinden. Kennelijk had iemand die van zijn soms nonchalante gewoonten wist, gegluurd en gehandeld. Rob kon niets beginnen, geen aangifte doen of zo, want het geld was natuurlijk niet geheel helderwit...

HET DAGELIJKS BROOD

Die autorensportschool was wel leuk, maar het was natuurlijk een incidenteel gebeuren dat uitsluitend 's winters in de weekeinden plaats greep. De slipschool (zoals hij het zelf altijd



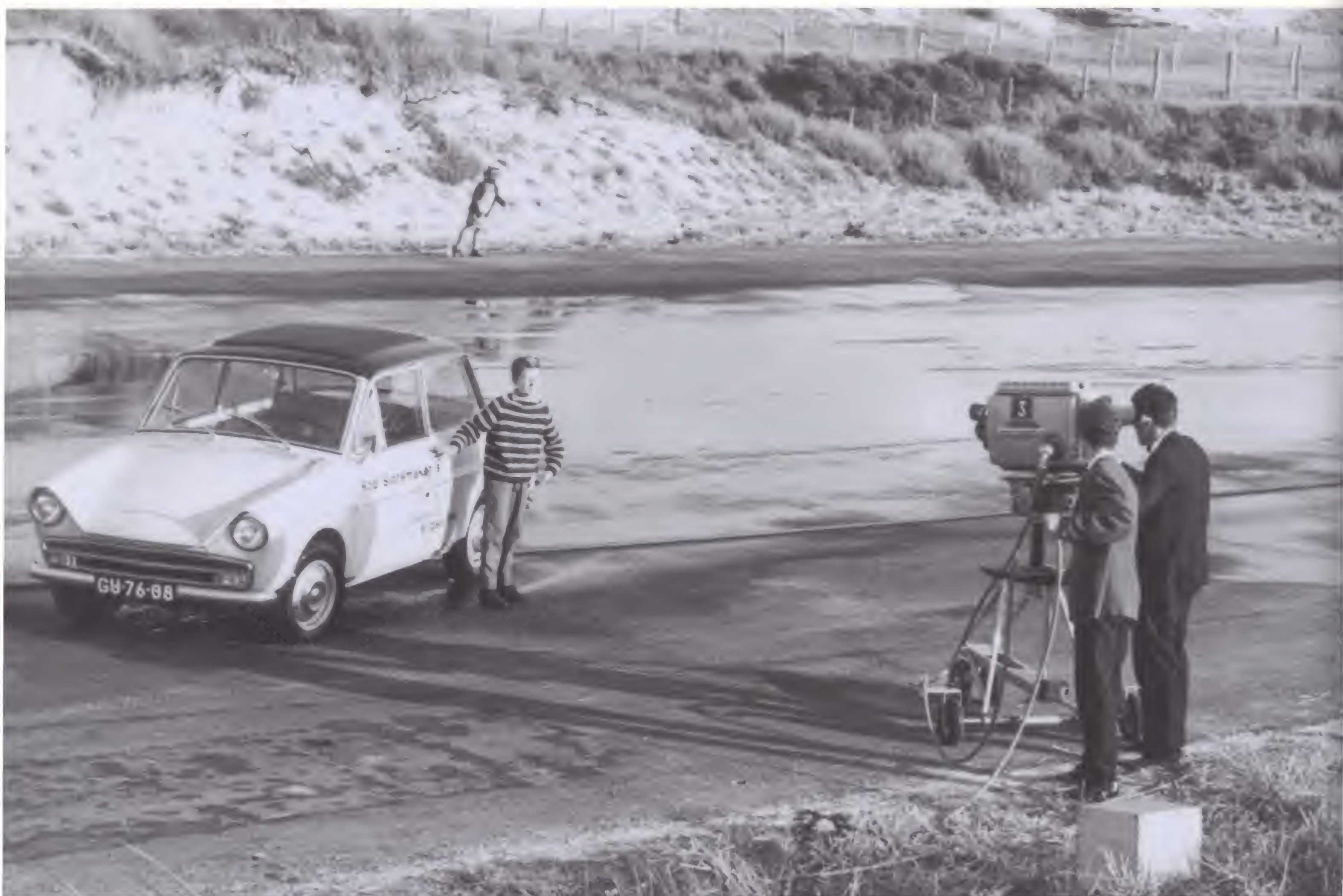
Alweer met Cooper ook in '64 in de Zandvoort Trophy.



DAF heeft kortstondig zijn geluk beproefd met een variomatische Formule Junior, hier in Monte Carlo.



Historisch moment in 1964: de nieuwe school werd geopend op de eerst onlangs noodgedwongen verlaten locatie.



Rob wist altijd op meesterlijke wijze de publiciteit te bespelen. Na de opening van de nieuwe school kwam de TV opnamen makenvan miniatuur-baanspuitertje Tonny Zwaanenburg. De knaapjes werden geselecteerd op (geringe) lengte.

noemde terwijl het eigenlijk natuurlijk antislipschool behoorde te heten) moest voor het dagelijks brood zorgen alsmede de centjes om een beetje te racen en rallyen. Alhoewel niet onverzwegen mag blijven, dat Rob een reuzentalent bezat om andermans auto's te versieren voor dat werk. Wagens die in het algemeen maar al te graag werden uitgeleend want Slotemaker was altijd en immer goed voor een flink beetje show en vele podiumplaatsen en dat was gunstig voor de zakelijke kant van het leven. Een auto met Rob er in was altijd goed voor gegarandeerde publiciteit. Dat zagen ook Triumph en DAF in voor welke merken hij tijden lang fabrieksrijder is geweest.
Maar als gezegd: de slipschool was voor het dagelijkse brood en Rob zwoegde dag in dag uit om zijn instituut tot steeds grotere bloei te brengen. Daarbij gretig geholpen door allerlei Zandvoortse jochies, die met overtuiging spijbelden om op een claxonsignaal de tuinslang ter hand te nemen als de baan te droog en dus stroef werd. Als dank mochten ze dan een paar rondjes rijden als de klanten weg waren. Ze werden geselecteerd



Ook met kleine auto's kun je hard gaan: met de Triumph Spitfire op Le Mans in 1964.

op lichaamslengte, want als een klant wat angstig bleek te zijn, deden de jochies het kunstje voor op de baan, soms noodgedwongen staand achter het stuur. *"U ziet, een kind kan het, dus u kunt het ook leren"*, was het vaste commentaar.

DE NIEUWE SLIPSCHOOL

Na een jaar of zes begon het slipbaantje een beetje te shabby, te smerig, kortom te weinig professioneel te raken en Rob nam een financiële reuzenstap: hij leende bij een bank een kolossale bak geld voor die tijd: 80.000 gulden (die hij overigens na drie jaar al had afgelost) en investeerde dat in een mooie, nette nieuwe school naast de toegangsweg van het circuit, de plaats waar de school van 1964 tot eind 2002 heeft bestaan. De oude lesauto's gingen naar de sloper en handig als hij was organiseerde hij een stelletje splinternieuwe Simca's 1000 (een topseller in die tijd), wagentjes waarvan bekend was dat ze maar al te graag achterstevoren gingen als je de zaak een beetje overdreef.
Rob zette er ten overvloede spekgladde coverbanden onder aan

de achterkant en plantte een gigantische rode lamp op het dashboard die werd bediend door het rempedaal. Want remmen is het allerslechtste als je in een slip raakt of dreigt te raken en de meeste cursisten zwoeren achteraf bij hoog en laag dat ze niet op de rem hadden getrapt als ze achterstevoren gingen. Dat leugentje werd dus met een niet mis te verstaan lichtsignaal afgestraft. Ook had hij een geheimzinnig pedaal uitgevonden waarmee de instructeurs de auto op elk gewenst moment in een onverbiddelijke slip konden brengen.

Die nieuwe slipschool was een gelikt spulletje en Rob wist als altijd de media op zijn onderneming attent te maken. Met behulp van zijn vriend Paul Steenbergen kreeg hij zijn activiteiten (ook in de rallyes) puik in beeld in Paul's VPRO-programma Wereld op Wielen. Hetgeen hem in 1967 een telefoontje uit Soestdijk opleverde: Zijne Koninklijke Hoogheid Bernhard wilde wel eens een cursusje komen volgen. Rob zegde uiteraard al zijn cursisten voor die dag af om de Prins alle privacy te kunnen bieden. En de prins kwam, slipte, at gezellig broodjes met kaas en hagelslag mee in het cursuslokaal, behaalde zijn diploma en zond later zijn nakomelingen. Omdat succes altijd nabootsing uitlokt waren er in die tijd wat andere slipscholen ontstaan (en verdwenen), maar

Het Racing Team Holland trad op in vele landen.





Een ander historisch moment was de oprichting van het Racing Team Holland, ook in 1964. Rob met een van de twee Porsches 904 Carrera op de Nürburgring.



Nog één rondje, smeekte Rob op de Nürburgring bij teamleider Oosterman. Om vervolgens na een half uur lopend terug te komen, het eeuwig meerijdende diplomatenkoffertje in de hand. Er was iets mis gegaan met de 904...



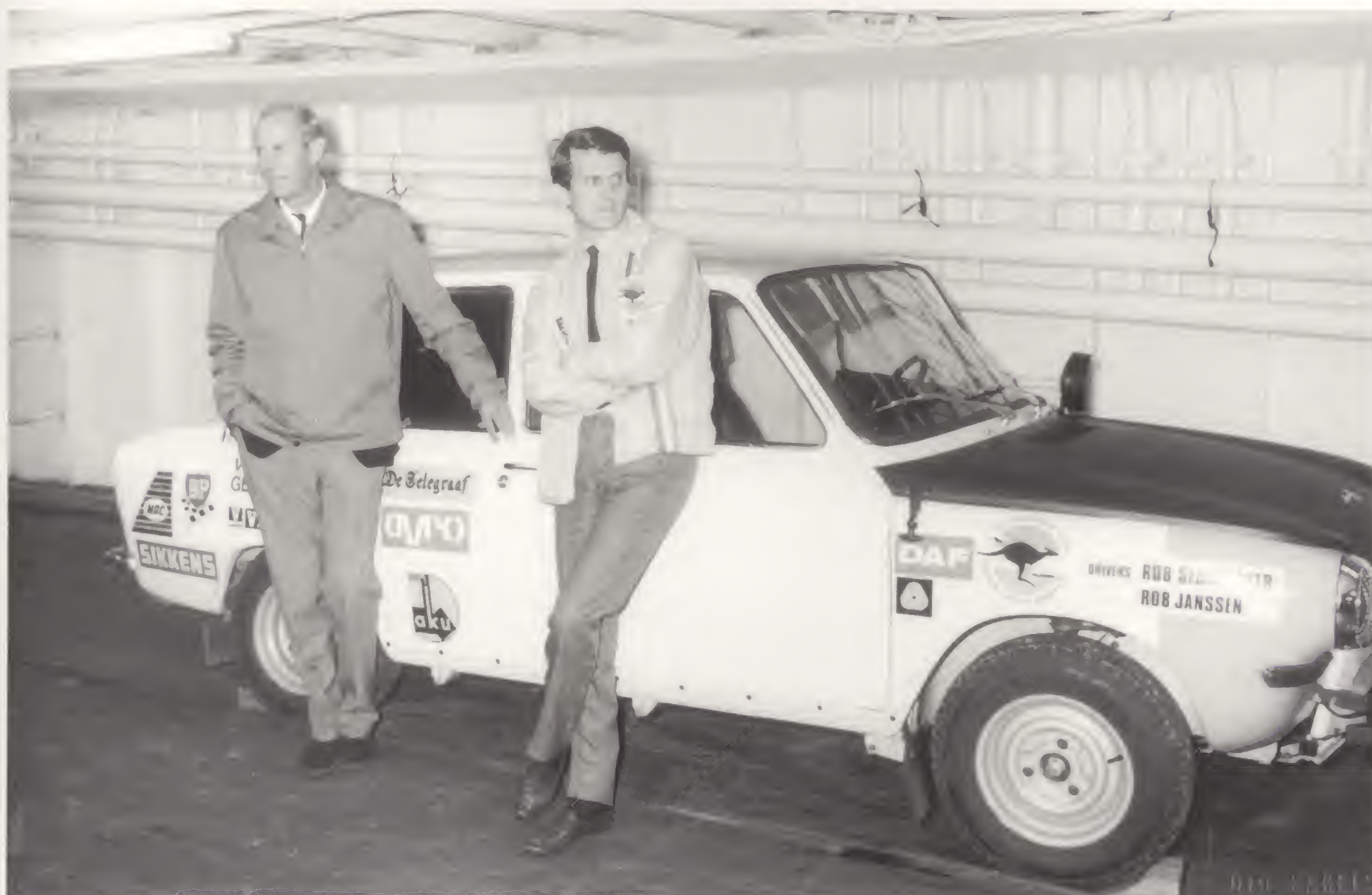
Rob stond er om bekend dat hij voor zijn baanspuitertjes de kansen schiep om te kunnen racen, maar ze moesten er wel wat voor doen. Hier Jan(tje) Lammers voor zijn allereerste echte race.

geen van hen heeft ooit majesteitelijke klandizie gehad. Mede omdat hun stichters en leiders niet de renommee en uitstraling hadden die altijd zo kenmerkend voor Slotemaker en zijn school zijn geweest.

RACING TEAM HOLLAND

In dat zelfde jaar 1964 werd het Racing Team Holland opgericht en Rob was degene die samen met Ben Pon een van de Porsches 904 (wat een fabuleuze wagen is dat toch geweest) te gaan besturen. Dat werd een hele tijd een beschaafde succesvolle show, goed tot voortreffelijk geregisseerd totdat het "Verraad van Monza" plaats greep. Voor de wedstrijd was afgesproken dat als de Nederlandse auto's op kop kwamen Pon de race zou gaan winnen. Niet zo raar natuurlijk, want tenslotte was hij het die de Porsches binnen bracht. De hele wedstrijd lagen de wagens pal bij elkaar op kop, maar vlak voor de finishlijn kon Rob zijn instincten niet weerstaan en passeerde de totaal verblufte Ben. Om te zeggen dat die na afloop een heel klein beetje kwaad was, is het understatement van de eeuw!...
En toen het team na twee jaar overstapte op de nieuwe en

Een geweldig, nooit eerder vertoond en nuchter bezien zelfs een beetje waanzinnig avontuur was de 16.400 kilometer lange Londen-Sydney Marathon-rally in 1968. Rob deed mee met Rob Janssen in een DAF (hier tijdens de oversteek) en haalde de finish.







potentere zescilinder 906 haakte Slotemaker af omdat hij het niet zag zitten met de nieuw benoemde teamleider Pon. Althans zo luidt de overlevering.

ANTIRECLAME VOOR DE SLIPSCHOOL

In 1966 werd hij door teambaas Tim Parnell samen met pupil en supertalent Wim Loos uitgenodigd om op Silverstone te komen rijden met een Lotus-BRM formule 1 wagen. Dé kans natuurlijk! Ze gooiden een muntje op om te bepalen wie het eerst de baan op mocht en Sloot won de toss. Na een paar snelle ronden brak in een bocht de voorwielophanging totaal af (er knakte wel vaker iets bij de Lotussen in die tijd) en Rob ging verschrikkelijk hard van de baan. Hij brak zowat alles in de rechterkant van zijn lichaam en werd met grote spoed naar een ziekenhuis vervoerd. Ondanks alle pijn liet hij zijn toenmalige manager Maarten van Wamelen zweren in Nederland voor de pers het ongeluk te verzwijgen en te vertellen, dat een acute blindedarmontsteking hem had geveld. Een slipinstructeur die naast de baan terecht komt is immers geen goede reclame voor de school...
Zelfs als de oorzaak van het malheur een bout was met een oude breuk, zoals de Lotus-monteur hem aan zijn hospitaalbed kwam tonen.

DE GEKSTE RALLY VAN ALLEMAAL

Het jaar erna, in 1968 werd de gekste rally die je (toen) kon bedenken georganiseerd door het Britse blad Daily Express, de Londen-Sydney Marathon. Goed, in de oertijd van de automobiel waren er al eerder monstertochten georganiseerd met Peking-Parijs als beroemdste voorbeeld, maar voor de jaren zestig was


34-72-UL

Herhalingscursussen bij duisternis zijn uitermate zinvol.





In '77 werd er voor het eerst ook sliples gegeven met caravans.

het idee om onder ruige rally-omstandigheden van Londen naar Sydney te blazen op de grens van het krankzinnige. Drie weken de tijd om 16.400 kilometer af te leggen. De gekste automobielen schreven in, en misschien de allergekste (want kansloos lijkende) waren de twee Dafjes die vanuit Eindhoven werden afgevaardigd. De ene werd bemand door David van Lennep en Peter Hissink, de andere door de Robben Slotemaker en Janssen. De eerste haalde weliswaar Sydney, maar dan wel als allerlaatste, de tweede passeerde belangrijk opmerkelijker de eindstreep: 17^{e} in het eindklassement met de allerkleinste cilinderinhoud van 1100 kubieke centimeter! De rally, waarvoor 98 teams uit veertien landen hadden ingeschreven waarvan er 57 daadwerkelijk de finish bereikten, werd gewonnen door Andrew Cowan, Brian Coyle en Colin Malkin met een Hillman. Niet onverzwegen mag blijven, dat de Van Doorne's hun huiswerk goed hadden gedaan: de twee DAF's werden ondersteund met technische hulp en onderdelen vanuit een gecharterde Dakota van Martinair, die de rijders op de onnozelste vliegveldjes opving.

Twee jaar later werd er weer zo'n woeste rally georganiseerd, ditmaal van Londen naar Mexico. Deze Marathon trok belangrijk minder publiciteit, kennelijk was de krantenlezer na het heroïsche Londen-Sydney avontuur een beetje uitgekeken op dit soort romantiek.

BRAND

Weet u het nog? 1973: benzine op de bon, autoloze zondagen, een bezorgde premier den Uyl die profeteerde, dat het leven nooit meer hetzelfde zou worden en de autorijdende bevolking

op het hart drukte om ruimschoots vóór verkeerslichten het gas los te laten, niet te remmen maar de wagen te laten uitrollen. Heden ten dage zijn er helaas nog steeds mensen die deze verkeersvertragende en irritante gewoonte praktizeren. Een slipschool zonder benzine, dat kon natuurlijk niet, dus voor de distributie op gang kwam had Rob een stuk of wat tweehonderdlitervaten vol met benzine op geheime plaatsen in de duinen ingegraven. De schoorsteen moest blijven roken, nietwaar? Dat laatste werd op huiveringwekkende wijze werkelijkheid toen Rob met een emmertje benzine zijn lesgebouwtje betrad, struikelde, wat morste en het waakvlammetje van de keukengeiser toesloeg. Hij probeerde met de brandende emmer door het raam naar buiten te springen om zijn gebouw te redden, maar vloog op vreselijke wijze zelf in brand.

Rob zelf had inmiddels een voorkeur ontwikkeld voor grote Amerikaanse wagens en had een contract met de Golden Eagle dealers. Van links naar rechts: de race-Camaro, manager Ger Oosterman, Rob, Cees van Dongen en Jan Lammers.



Rally Monte Carlo 1977 met André Jetten.



Instructeur Ton Lijnkamp redde in eerste instantie zijn leven door hem vliegensvlug in zijn zware winterjas te draaien en als een soort rollade door het duinzand te wentelen. Hij werd naar een Haarlems ziekenhuis vervoerd, waar men eigenlijk maar weinig met hem kon beginnen.
Vriend Henk van Zalinge kwam op ziekenbezoek en zag dat het niet goed ging. Raasde met zijn Lotusje naar Maastricht alwaar een hem (door trieste omstandigheden) bekende specialist aan het carnaval vieren was, spoorde de man te midden van het feestgedruis op (nogal een klus met al die maskers). Ontvoerde hem naar het westen van Nederland en deze brandwondenspecialist liet Rob stante pede verhuizen naar het fameuze brandwondencentrum in Beverwijk.
Henk redde zijn leven dus in tweede instantie.

Door uiterst gespecialiseerde hulp (niet voor niets staat dit centrum letterlijk onder de rook van de Hoogovens...) maar misschien meer nog door zijn ijzersterke doorzettingsvermogen kwam Rob er als door een wonder weer boven op. Het enige dat hij in de beginmaanden nog kon velen aan zijn zwaar beschadigde huid waren puur zijden pyama's. Maar de vechter



Monte Carlo '78, weer met Jetten.

kwam mentaal ongeschonden uit de strijd. Mentaal dan, want de huid van zijn benen en handen was ernstig beschadigd en die ledematen bleven vol littekenweefsel. Wat hem later tot vrolijke stuntjes verleidde: wanneer op oudejaarsdag iedereen zijn vuurpijlen uit een lege fles lanceerde, deed Rob dat nonchalant uit de vrije hand: *"ik ben dat gewend"*.

VRIJGEZEL

Rob is zijn hele leven vrijgezel gebleven. Vriendinnetjes waren er genoeg en hij is zelfs een paar keer verloofd geweest, maar zijn geheime liefde betrof een dame, die reeds gehuwd was. Slechts enkele intimi wisten dat. Toen na vele jaren deze dame "vrij" kwam, heeft ze inderdaad enige tijd bij Rob thuis gewoond. Maar deze was al zoveel jaar vrijgezel, met alle onhebbelijke gewoontetjes van dien, dat het geluk geen bestendigheid geschonken was. Op een avond kwam Rob thuis van de slipschool en trof een verlaten en ietwat lediger huis aan. Dat laatste moet overigens niet te letterlijk worden genomen, want de dame had bij het vertrek de tuinslang in de brievenbus gestoken en de kraan wijd opengedraaid. Het parket stond een halve meter hoog...

Ondanks al zijn vele vrienden was Rob toch een eenzaam mens. Hij kon 's avonds heel laat aan komen bij zijn beschermvrouw (in alle eer en deugd, want ze was zeer serieus gehuwd) Gerda Haanschoten die dagelijks als telefoonstem fungeerde en een belangrijk deel van de administratie deed, om *"nog een glaasje karnemelk te drinken."* Want alcohol, daar deed hij na zijn wilde jaren bij de luchtmacht niet meer aan mee.

ONTDEKKER VAN TALENT

Als eerder gezegd had Slotemaker altijd kortgeschapen jongens op zijn school die de functie van baanspuiter annex koffie-inschenker, boodschappenjongen, en niet in de laatste plaats antislipdemonstrateur vervulden. Rijk werden deze knaapjes er



Rob 'did it sideways' ook met de grote brute Chevrolet Camaro.

niet van, maar Rob zorgde desondanks goed voor ze. Nam ze mee naar zijn tweede grote passie: de wintersport, maar bovenal gaf hij ze gulhartig de gelegenheid hun al dan niet aanwezige talenten in de racerij te oefenen en bewijzen. Daaruit zijn vele nationale kampioenen geboren.

Wellicht de grootste van hen was de al eerder gememoreerde Wim Loos, die samen met Rob in diens eigen race-team (met twee Alfa's GTA) zat. Rob voorzag een grote toekomst voor Wim en zag in hem een Formule 1 coureur. Het was dan ook een zwarte dag toen Loos in 1967 tijdens een vierentwintiguurs race op Francorchamps dodelijk verongelukte. Rob en Wim waren samen uitgenodigd voor die race, maar vertoefden in Zuid Frankrijk met vacantie. Wim's vriendin wilde eerder terug, Wim ging mee en kon dientengevolge tegen de vaste afspraak in (nooit racen zonder Rob's voorkennis en goedkeuring) in een Alfa meedoen. Gedurende de nacht moest hij uitwijken voor een ongeluk en raakte van de baan. De wagen was nog redelijk intact



Ook met kleiner spul kun je je uitleven: met DAF in Spa-Sofia-Luik.



Vanaf 1978 werd er ook gelest met zware vrachtwagencombinaties.

maar Wim droeg geen gordels want die zaten er niet in...
Rob had contact gehad met Franco Lini van Ferrari en de tickets waren al binnen voor Wim om in Italië te komen proefrijden met een formule 1 wagen.
Rob was er totaal kapot van en stopte abrupt met de hele racerij.

Maar na enige tijd kroop toch het bloed waar het niet gaan kan en Slotemaker kon de roep van het circuit niet weerstaan. Ontdekte wederom een nieuw talent: baanspuiter(tje) Jan Lammers. De eerste race waarin deze uitkwam won hij meteen op overtuigende wijze, kwam euforisch terug op de slipschool waar hij het na alle felicitaties eventjes uitbundig wilde vieren. Wat Rob doorkruiste door te wijzen op de menigte mensen die in het kleine gebouwtje zat (altijd heel gezellig na een "reesje") en op te dragen iedereen eerst maar eens van koffie te voorzien: *"Je moet die jongetjes niet voortijdig verpesten."*

Hij stond ook gedurende de rest van diens carrière volstrekt achter Jan en voorspelde altijd tegenover iedereen vol overtuiging dat deze ooit wereldkampioen zou worden. En wat het betekende als Rob echt achter iemand stond merkte Lammers toen Slotemaker in 1978 zijn huis beleende om het volgende formule 1 seizoen voor Jan mogelijk te maken toen deze geen sponsor kon vinden.

Rob zelf reed in die tijd (sinds 1975) in Chevrolets Camaro als lid van het toenmalige Golden Eagle Dealer Team. Die Gouden Adelaars waren enkele Opel dealers die van GM Nederland ook de Amerikaanse modellen mochten verkopen. De sponsoring was een uiterst simpele zaak: 2 maal 7500 gulden en 30% korting op alle benodigde onderdelen. Geen slechte greep van die dealers, want Rob werd meteen dat eerste jaar Nederlands kampioen Groep 1. Hij is die Camaro's sindsdien trouw gebleven, ook toen de sponsorgroep niet meer bestond, alhoewel hij er naast natuurlijk ook met andere auto's reed: *"als er maar wielen onder zitten".*

Het was dan ook in een Camaro (productietoerwagen van 1500 kilo) dat hij in maart 1979 op Zandvoort ver op kop liggend met een snelheid van 230 kilometer per uur voor de Tarzanbocht





Als er maar wielen onder zitten: Elva formule Junior.

ontdekte helemaal geen remmen meer te hebben, er was een of andere pin afgebroken, bleek later. Om toch te vertragen zette hij de grote wagen dwars, kantelde en rolde bovenop de vangrail waardoor de auto weer op zijn wielen kwam. Sloot stapte ongedeerd uit en nam het applaus van het publiek in ontvangst. Hij kon het nog.

Hij had ook nog een Groep 5 Camaro ter beschikking waarmee hij in een voorgaande race die dag was uitgevallen door een kapot differentieel.

HET EINDE VAN EEN KLEURRIJK MENS

Het was ook in een Camaro, de productietoerwagen, dat hij zijn laatste race won op 16 september dat jaar. Tijdens die race hielp hij zijn slipschool-instructeur George Houthuyzen op kundige



Een vertrouwd beeld: de Camaro op kop.

wijze aan het kampioenschap in diens (lichtere) klasse. George eindigde als tweede achter winnaar (van de grotere klasse) Slotemaker.

Een uur later stond er een race voor Groep 5 wagens op het programma. Een race die nergens om ging, een wedstrijdje om rijders en vooral het publiek te vermaken.
Een race die gekenmerkt werd door heel veel crashes en uitvallers. Tegen het einde blies de Zweed Michael Strauch in de flauwe bocht een stukje voorbij de Hunserug (thans terecht de Slotemakerbocht genaamd) de motor van zijn Camaro op, liet een enorme plas olie achter op de ideale lijn en zette zijn wagen ongedeerd tegen de vangrail. Niets ziende door het Hunserugduin kwam Slotemaker in zijn voorlaatste ronde op volle snelheid aanrijden, slipte, corrigeerde en vloog rechts de baan af.

Achteraf is het gemakkelijk om je voor te stellen, dat Rob met zijn enorme wagenbeheersing de auto zijdelings tegen de geleiderail (want dat is de feitelijke functie van die foutief als vangrail bekende constructies) zou hebben kunnen zetten waardoor deze hem zou hebben opgevangen en in de rijrichting zou hebben afgeremd. In plaats van tegen die vangrail vloog Slotemakers auto echter vol in de ter plekke (vanwege die Zweed) geparkeerde commando-wagen van de wedstrijdleiding en krulde zich om de ervoor staande auto van Strauch heen. Rob brak zijn nek en was op slag dood.
Een tijdperk was voorbij.



Omdat Slotemaker dacht dat hij voor het vijfentwintigste jaar aan races deelnam (het bleken er achteraf 26 te zijn) mocht hij het jaar 1979 in alle klassen uitkomen met startnummer 25. Met deze wagen won hij een dik half uur voor zijn fatale ongeluk zijn allerlaatste race.

SAMENSTELLING NICO DE JONG
MET DANK AAN VELEN, IN HET BIJZONDER CEES EN CHRISTINE VAN DONGEN, DICK VAN IPEREN, JAN LAMMERS, GER EN PUCK OOSTERMAN, ROB WIEDENHOFF EN TONNY ZWAANENBURG.
VORMGEVING EVERT ROOT PRODUCTIE HANS SURIE DRUK VAN KETEL DRUKKERIJ SCHAGEN

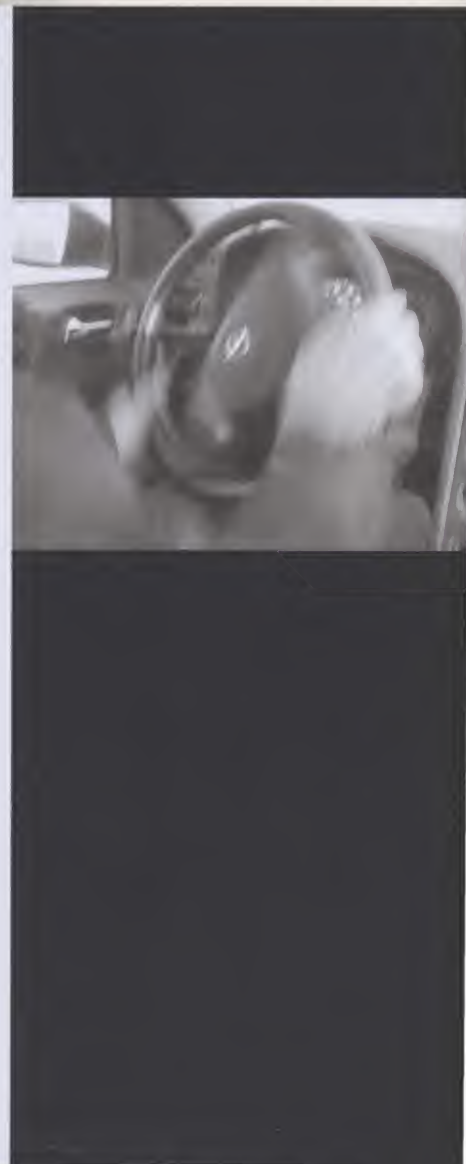


Rob Slotemaker geeft les: met de Schuco speelgoedautootjes in het leslokaal, maar ook voor een heel peloton politiemensen.



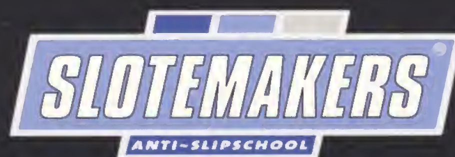
HOE HET VERDER LIEP

Na de catastrofale dood van Rob werd de leiding van de school overgenomen door protegé Jan Lammers. Deze zat evenwel middenin zijn Formule 1 avontuur en dat bracht zoveel drukke activiteiten met zich mee, dat er te weinig tijd over bleef voor de dagelijkse leiding van de antislipschool, temeer wegens het feit, dat de van oorsprong zo beknopte school inmiddels werk gaf aan vijfentwintig mensen..
De Interstate Group uit Delft toonde omstreeks die tijd interesse om de school over te nemen, betrokken als ze was met de autosport en alles wat daarmee samenhangt. Deze overname werd met succes bekroond. Er sproten in de loop van de tijd verschillende nevenactiviteiten uit voort, een toegevoegde waarde die een belangrijke bijdrage vormde voor de groei van de organisatie. Een groei evenwel, die steeds meer dreigde te stagneren door de beperkingen van de accommodatie. Anders gezegd: de schepping van Slotemaker groeide danig uit zijn (ruimtelijke) jas. Langdurige onderhandelingen met Circuit Park Zandvoort en de gemeente leidden uiteindelijk tot de ontwikkeling van het complex op de huidige locatie waar aanzienlijk meer mogelijk is dan in het verleden. De activiteiten beperkten zich namelijk al lang niet meer tot het uitsluitend geven van antislip-onderricht. Dank zij de voorhanden zijnde bekwaamheden en potentie van het instructeursteam konden vele verwante scholingsmogelijkheden nader worden ontwikkeld, waarvan verschillende een duidelijk incentive-karakter (kunnen) hebben.
Het bedrijfsleven, met de auto-importeurs uiteraard voorop, toonde de afgelopen jaren een steeds groeiende interesse voor deze additionele mogelijkheden, niet alleen als vorm van relatie-management, maar vooral omdat de huidige wettelijk voorgeschreven rij-opleiding maar een magere vertoning is, waarop elk weldenkend mens aanvullingen zal wensen.
De accommodatie van de huidige slipschool ontsluit de mogelijkheid van het verder uitwerken van deze en soortgelijke activiteiten. En dat zal in de toekomst dan ook zeker gebeuren. Het belangrijkste uitgangspunt in deze ontwikkelingen is dat ze alle zijn ontstaan in het licht van het feit dat het gedachtengoed van Rob Slotemaker nog steeds intens leeft in de school. Het zijn zijn initiatieven en uitwerkingen daarvan die nog immer de rode draad zijn en zullen blijven bij alle nieuwe initiatieven.
Het unieke Slotemakergevoel leeft voort.
En zo is het goed.





De nieuwe accommodatie omvat twee slipbanen, een onder- en overstuurcirkel, een heuvel, een rembaan en een voertuigbeheersings-baan, alle met glad wegoppervlak.
Naast de basiscursus met personenauto's kan ook instructie gegeven worden in auto's met caravan, bestelauto's, vrachtwagens, tankauto's, ambulances, brandweervoertuigen en touringcars.
Avondcursussen zijn er als (nuttige!) herhalings slipcursus, vervolgcursus, compactcursus en opleidingen die ingaan op de werking van en dus ook de consequenties van bijvoorbeeld antiblokkeersystemen (ABS) en en de verschillende voertuigstabiliteits programma's zoals ESP.
Een andere mogelijkheid is het organiseren van incentives op velerlei gebied.


SLOTEMAKERS
ANTI-SLIPSCHOOL